Nr. 1 Kraków, dnia 1. Stycznia 1907. Rok V

NOWY KOLEJARZ

ORGAN GALICYJSKICH KOLEJARZY.

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.

Adres redakcyi i administracyi
Kraków, plac Szczepański L. 7, II. piętro.

Prenumerata roczna 6 kor. — Półroczna 3 kor. — Kwartalna 1 kor. 50 hal. Pojedynczy numer 30 hal.

Pojedyncze numery można nabywać w Krakowie w administracyi „Nowego Kolejarza" i w agencyi dzienników Wnej Salomonowej, Sławkowska 1 i w handlu papieru Wgo Aleksandrowicza, Plac Matejki L. 1

Ceny ogłoszeń według specyalnej umowy.

W sprawie drożyźnianej.

W ostatnim tygodniu przedświątecznym, korzystając z ostatnich w tym roku posiedzeń parlamentu, kilkadziesiąt deputacyi funkcyonaryuszów różnych gałęzi służby państwowej, przedstawianych ministrom przez posłów wszystkich niemal stronnictw politycznych, wzywało spiesznej pomocy państwowej ze względu na panujące stosunki drożyźniane. Z pomiędzy kolejarskich deputacyi przedstawione zostały ministrowi Derschacie trzy deputacye a mianowicie. Deputacya galicyjskiej organizacyi krajowej złożona z kolegów nadkonduktora Jagielskiego konduktora Geislera werkmana Buratowskiego i robotnika Krzeczowskiego przedstawiona panu Derschacie przez posła Breitera. Także »czesko narodowa organizacya kolejarzy« i »niemiecko-narodowa organizacya kolejarzy z Czech« wysłały swoich delegatów w tej samej sprawie do Wiednia. W odnośnej konferencyi czeskich kolejarzy wzięli także udział posłowie Fressl i Schreiter, jako przedstawiciele organizacyi czeskich i niemieckich kolejarzy. Omawiano sprawę podwyższenia płac i stabilizacyi warsztatowych robotników kolejowych wliczenia 40 prc. kwaterowego do emerytury i inne sprawy. Reprezentanci rządu oświadczyli, że opracowanie tych spraw nastąpi jeszcze, o ile to będzie możliwem, przed Nowym Rokiem, a w najgorszym razie w pierwszej połowie stycznia.

Ze strony czesko narodowej organizacyi jako delegat przedstawił się ministrowi Derschacie znany przewodnik czeskiej obstrukcyi p. Burzival, a ze strony niemiecko narodowej organizacyi p. Ertl.

Deputacya galicyjskich kolejarzy przemawiała w dwóch najżywotniejszych w obecnym czasie sprawach, a mianowicie wobec pogłosek, że podurzędnicy, służba i robotnicy państwowych kolei żelaznych nie mają uczestniczyć w reformach jakie rząd w ostatnich czasach zapewniał urzędnikom rządowym, służbie rządowej i urzędnikom kolei państwowych — deputacya z ust ministra kolejowego miała się zapewnić o ile pogłoski te są prawdziwe. Następnie przemawiała deputacya za dodatkiem drożyźnianym w ogólności a o stosunkach drożyźnianych w Krakowie, Podgórzu, i Lwowie w szczególności, wręczając p. Derschacie memoryał, zamieszczony poniżej w streszczeniu:

»Podpisani delegaci robotników, sług i podurzędników żelaznych kolei państwowych w Galicyi zwracają się do Jego Ekselencyi p. Ministra kolejowego z następującem przedstawieniem i prośbą.

Ekonomiczne położenie robotników, sług i podurzędników c. k. kolei państwowych w Galicyi ze względu na drożyznę w całem państwie a szczególnie w Galicyi jest wprost rozpaczliwe.

Wspomniana drożyzna jest notorycznie znaną i obejmuje cały kraj, w którym szczególnie główne miasto Lwów, Kraków i Podgórze przodują niesłychaną drożyzną mieszkań i artykułów spożywczych.

Drożyzna artykułów spożywczych w Galicyi jest logicznem i koniecznem następstwem nieubłaganej zasady o produkcyi i podaży. — Biedna Galicya eksportuje w ogromnej ilości środki spożywcze do Niemiec, zwłaszcza w takim czasie gdy rosyjska granica dla przywozu środków spożywczych zamkniętą została. Z tego wynika, że nawet w normalnych warunkach, artykuły spożywcze w Galicyi nigdy nie były taniemi. W dodatku w latach 1905 i 1906 stosunki te doznały radykalnej zmiany na niekorzyść ludności a szczególniej na niekorzyść skromnie płatnych i z miesięcznych albo dziennych zarobków żyjących robotników kolejowych, sług i podurzędników.

Wskutek niepokojów i politycznych wydarzeń w Rosyi i Królestwie kongresowem i z powodu towarzyszących tym że niepewności dla życia i mienia i zamknięcia tamtejszych szkół, przesiedliło się n. p. do Krakowa w latach 1905 1906 — a zatem w stosunkowo bardzo krótkim czasie 8000 rodzin czyli około 25 000 ludności.

Jeszcze większa bieda panuje na punkcie wynajmu mieszkań. Krach budowlany w r. 1899 sprawił że w latach 1899 do 1903 r. w Krakowie, Podgórzu i Lwowie prawie żadnych domów mieszkalnych nie budowano. Okoliczność ta już w r. 1903 dała się nieprzyjemnie odczuwać brakiem mieszkań w ogóle. W latach 1904, 1905 i 1906 budowano wprawdzie w Krakowie, Podgórzu i Lwowie około 15 do 20 domów rocznie. W latach tych asoli w samym Krakowie n. p. liczba mieszkańców wzrosła o 25 000 osób.

W tym samym stosunku powiększyła się także liczba mieszkańców miasta Lwowa, tak że drobny przyrost domów mieszkalnych wcale nie może być branym w rachubę. Mie-

szkańcy zaś tych miast płacą tak niezwykłe czynsze mieszkalne, które nawet we Wiedniu wzbudzają zdumienie

Drożyznie mieszkań i artykułów spożywczych dotrzymuje kroku podrożenie wszelkich innych towarów, których ceny szalenie postępują w górę

Ta niezwykła drożyzna doprowadza do ruiny robotników, sługi i rodziny urzędnicze, których pobory nie wzrastają z tą samą szybkością a które zresztą są zależne od pewnych norm ustawodawczych, w których ramach muszą się mieścić

Celem zapobiezenia tej ruinie raczy wysoki c k. Rząd poczynić kroki sanacyjne przez regulacye płac a względnie podwyższenie kwaterowego

Podpisani delegaci robotników, sług i podurzędników c. k. kolei państwowych w Galicyi zorganizowani w krajowem stowarzyszeniu obrony prawnej »Samopomoc«, zaniepokojeni pogłoskami jakoby funkcyonaryusze kolei państwowych należący do rzedu sług i podurzędników mieli być wyłączeni od uczestniczenia w reformach, które Wysoki Rząd zamierza przeprowadzić regulując dodatki aktywalne sług i urzędników państwowych a względnie kwaterowe urzędników kolei państwowych upraszają:

Wysokie c. k ministerstwo kolei żelaznych raczy dać uspokajającą odpowiedź, że zamierzone przez Wysoki Rząd reformy obejmą także robotników, sług i podurzędników kolei państwowych»

Do memoryału tego dołączono urzędową tabelę zatwierdzoną przez magistrat miasta Podgórza, zawierającą szczegółowe ceny mieszkań, wiktuałów i innych artykułów, jakie w mieście tem mają miejsce w obecnym czasie.

Minister kolejowy p. Derschata. przyjął deputacye nadzwyczaj życzliwie dodając że o stosunkach poruszonych w memoryale przekonał się osobiście podczas swej podróży po Galicyi, że kraj ten z powyższych względów w pierwszej linii zasługuje na uwzględnienie

Dodatek drożyźniany zostanie funkcyonaryuszom kolejowym wszystkich kategoryi wypłacony w analogiczny sposob jak i c. k. funkcyonaryuszom państwowym 60 koron dnia 15 stycznia). Ze względu na największą drożyznę mieszkań w Krakowie, Lwowie i Podgórzu, zarząd kolei państwowych jeszcze w tym roku roku (1907) przystąpi do budowy domów mieszkalnych w tych miastach. Wymiar czynszu w tych domach według słów ministra kolejowego ma polegać na zasadzie, aby funkcyonaryusz nie tylko kwaterowem przydzielone mu mieszkanie opłacił, ale jeszcze z kwoty tej coś oszczedził

P. Derschatta nie radził w sprawie przedłożonej mu przez delegatów, odnosić się jeszcze do ministra skarbu p. Korytowskiego, zapewniając ich że po nad jego własne przyrzeczenia, minister skarbu także nie jest w możności coś więcej uczynić W ogóle zdaniem delegatów nowy minister kolejowy czyni bardzo dobre wrażenie nowożytnego, postępowego socyalnego polityka, przejętego życzliwością dla podwładnego personalu. O ile wrażenie powyższe odpowie wewnętrznym intencyom p. Derschatty, niedaleka przyszłość okaże. jako też organizowanie się kolejarzy które jak najgoręcej polecał p. minister i naszej deputacyi wyrażając się »łączcie się i organizujcie się, a wówczas łatwiej wam przyjdzie coś zdobyć» Same słowa powyższe dowodzą, że tylko kolejarze sami sobie mogą w przyszłości zawdzięczyć polepszenie swego bytu, a ministerstwa nie chcą pozostać niczem innem, jak tylko wykonawcami woli silnych — ale tylko silnych — organizacyi zawodowych!

* * *

Dnia 28 grudnia u. r. koledzy Geisler i Krzeczowski zwołali w Podgórzu zgromadzenie na podstawie § 2 ustawy o zgromadzeniach, celem złożenia sprawozdania z posluchania u ministra kolejowego dnia 18 grudnia b r

Sprawozdawcy na wstępie omówili nader korzystne wrażenie, jakie zrobił na nich minister kolejowy p Derschatta wyróżniając się grzecznością i uprzejmością od całego szeregu swoich poprzedników, a nadto na miejscu już wypytując się o szczegóły przedłożonego mu memoryału i znaczenie każdego z załączonych doń alegatów Sprawozdawcy odnieśli wrażenie że p minister Derschatta jest bardzo życzliwie usposobionym dla personalu, atoli że on sam nie jest wszechmocny i tylko personal kolejowy organizując się, tylko siłą własnej organizacyi może zaważyć na szali swoich interesów Zresztą sprawozdania p. p. Geislera i Krzeczowskiego zawierały szczegóły wymienione na wstępie niniejszego artykułu

W dyskusyi zabierali głos p p. Laszczyk, Geisler Foryś, Krzeczowski, Tabaczyński i Etgens. Rzęsiście oklaskiwano przemówienia p. p. Krzeczowskiego, Tabaczyńskiego i Etgensa

P. Tabaczyński przyznaje wysokie zalety obecnemu ministrowi kolejowemu, przestrzega jednakże przed wygórowanym optymizmem i przed robieniem sobie zbyt wielkich nadziei. Ministrowie nie zwykli więcej robić po nad to, co robić muszą, zmuszeni zaś mogą być przez silną tylko organizacyę, jaką zresztą doradza sam minister p. Derschatta. Burzę oklasków wywołało gorące przemówienie mowcy za wprowadzeniem języka polskiego w wewnętrznem urzędowaniu na kolejach w Galicyi. Zresztą p. Tabaczyński dał się poznać zgromadzonym jako znakomity mowca, mający te wyższość nad dotychczasowymi opiekunami kolejarzy że przedewszystkiem sam będąc kolejarzem, jako fachowiec i starszy kolega przemawiał ze znajomością rzeczy jak swój do swoich, będąc od nich zaraz pojętym i zrozumianym, za co też rzęsiście przez zgromadzenie był oklaskiwanym.

Z wielkim temperamentem przemawiał p Etgens były konduktor kolei północnej. Ubolewał on nad rozłamem w w organizacyi, atoli przyznał że rozłam ten był konieczny, zwłaszcza że socyaliści woleli rozbić całą organizacyę w Galicyi, aniżeli napędzić precz jednego złodzieja, gdyż bali się jego niedyskrecyi i do dziś dnia przechowują go jeszcze jako »zasłużonego męża» w kąsie chorych.

Kolejarze przeto nie chcąc się organizować pod komendą złodziei, założyli własną krajową organizacyę zawodową, która to dobre ma jeszcze za sobą, że nie jest polityczną. Mowca jest wprawdzie socyalistą i wysoko ceni te idee, jednakowoż prowodyrów socyalistycznych galicyjskich sam własną ręką powywieszałby na najwyższej gałęzi (Grzmiące oklaski).

Mowca chciał przemawiać na zgromadzeniu spędzonem z wielkim trudem dnia 10 grudnia b. r. do związku stowarzyszeń robotniczych, jednakowoż ze strachu przed jego przemówieniem nie dopuszczono go do głosu, jako rzekomemu niekolejarzowi, chociaż ani jeden z tych co na tem zgromadzeniu przemawiali, nie był kolejarzem Mowca uważa się za kolejarza, bo za organizacye kolejarzy cierpiał i jest tylko ofiarą socyalistycznych oszustów i tak samo jak szewc nie robiący kilka lat butów nie przestaje być szewcem, tak i on nie przestał być kolejarzem, gdyż go łączy coś więcej z kolejarzami i kolejnictwem aniżeli tych ludzi, którzy niepowołani przez nikogo, samozwańczo im sie za opiekunów narzucają.

Panem et circenses!

(Igrzysk i chleba!)

Ze wszystkich kół i całych rzeszy pracowników spełniających obowiązki dla celów publicznych i państwowych, wyciągają się w górę ramiona z rozpaczliwem wołaniem o chleb codzienny. — I czy rzeczywiście tym wszystkim rozchodzi się o chleb w dosłownem znaczeniu, o ów chleb fizyczny służący do zaspokojenia wnętrzności piekącego głodu, do zapchania żołądka? — I czy rzeczywiście nie rozchodzi się o nie więcej po nad to? — Czy pomiędzy rzeszą woła-

ącą o litość i pomoc nie znachodzą się tacy, których żołądek nie zaznał jeszcze próżni i nie wie co to jest głód i pragnienie? Którzy nie wiedzą co to jest brak prawdziwego chleba, a wołając o niego mają na myśli to, cośmy w tytule nazwali *circenses* czyli igrzyskami? Czy między tą rzeszą nie znachodzą się tacy, którzy wiecznie prawiąc o swem stanowisku społecznem i kulturnych jego potrzebach, z kulturą absolutnie nic wspólnego nie mają, i stoją nieraz na niższym poziomie oświaty aniżeli ów pogardzony przez nich robotnik?

Ich kultura i ich potrzeby kulturne to owe *circenses* gwoli których wołają chleba Z tych ludzi gdy brakuje komus ubrania według paryskiego żurnalu, więc wołają: chleba! — w braku modnego kapelusza, wołają chleba! — w braku czterech salonów, mamki i kilkoro sług, wołają chleba! — w braku loży na koncercie i w teatrze, wołają chleba! — gdy od czasu do czasu zabraknie na pilznera i majonezy u Hawełki, wołają znowu chleba! Wołają oni wiecznie chleba a igrzyska mają na myśli. Rząd przysłuchuje się owemu wołaniu *Panem et circenses*! i dziwna rzecz, że obserwując jego akcye pobudzoną tu i owdzie do czynu tem nawoływaniem, widzi się, że przychodzi on z pomocą nie tym, którzy potrzebują prawdziwego fizycznego chleba, lecz tylko tym którzy igrzysk potrzebują, nazywając je obłudnie kulturalnym i duchowym chlebem.

Nędzną jest początkowa płaca takiego młodego asystenta kolejowego wynosząca 800 zlr. rocznie i 300 zlr. kwaterowego (We Wiedniu). Ale dla iluż to starych sług i podurzędników ta najniższa, pierwsza, nędzna płaca młodego urzędnika jest niedoścignionem marzeniem nawet po najdłuższej służbie lat i w podeszłym już wieku? A cóż dopiero mówić o wszystkich stopniach płacy poprzedzających to mizerne maksymum dla sług i podurzędników, których kolej państwowa wykazuje około 40.000 osób Z tych to kół wydobywa się owo rozpaczliwe wołanie o chleb codzienny.

Tutaj to woła się *panem*! (chleba), podczas gdy tam chodzi o *circenses*! (igrzyska) w nowożytnej postaci mody wykwintnych mieszkań, pracowitego próżniactwa, dobrej obsługi, widowisk i rozpieszczania życia kuchnią handelkową Tam to trywialna ciemnota A tu cywilizacya!!

Wołania o codzienny chleb z tamtej »ciemnej« strony, nie wzruszają bynajmniej tego rządu, który tak pilnie nadstawia ucha na ubolewania tych, których płace są większe aniżeli maksymum poborów podurzędnika. Nie utrzymujemy jakoby niżsi urzędnicy mieli już za wiele, tylko sferom rządzącym czynimy słuszny wyrzut że podczas gdy płace urzędnicze uległy już kilka krotnej regulacyi, tak że od lat 10 podniosły się one blisko o 75 płace służby i podurzędników stoją ciągle na jednym i tym samym poziomie z przed 25 laty.

A i teraz nawet z okazyi zamierzonych reform płac funkcyonaryuszów państwowych, o służbie i podurzędnikach kolei państwowych wspomina się z jakąś dziwną rezerwą, jak gdyby obawiano się zbytecznego rozbudzania nadziei, tam gdzie się nie ma zamiaru ich spełnienia.

Zaś w kwestyi poprawy bytu wszystkich kategoryi funkcyonaryuszów państwowych, przychylność sfer ministeryalnych dla tej sprawy, w ostatnich dniach ubiegłego roku doznała jakiegoś niepojętego oziębienia

Przyobiecane podwyższenie kwaterowego o 30 już w r. 1907, rząd odkłada na rok 1908 a natomiast w bieżącym roku wypłaca tylko dnia 15 stycznia jednorazowy dodatek drożyźniany w wysokości 120 koron dla urzędników trzech rang najniższych i 60 koron dla podurzędników i służby

Tak wyglądają w praktyce owe piękne słowa ministra **Korytowskiego**, który wyraził się że »funkcyonaryuszom państwowym należy przyjść z gruntowną pomocą«. Tak mówił minister skarbu, który formalnie rozwinął program obecnego rządu w tej kwestyi tak daleko idący, że wszystko co tylko żyje w służbie państwowej w pierwszej chwili omal plackiem nie padło przed taką gotowością do reform Jego Ekselencyi.

Tymczasem prasa niemiecka posądza Ekselencyę, że te wszystkie deputacye urzędników państwowych z Galicyi stanęły przed nim na jego zamówienie. (pfuj!) I że tych mizernych 60 koron dla sług i podurzędników, bez tych wszystkich komedyi można było już wypłacić przed nowym rokiem

W końcu gdzie mamy gwarancyę że przyobiecane reformy w r 1908 wejdą już w życie?

Tak więc znowu zostaliśmy wzbogaceni o jedno doświadczenie więcej, że najdalszym obiecankom rządu nie ma co wierzyć, jeżeli się takiemu rządowi nie przeciwstawi pięści w postaci silnej organizacyi, co zresztą zaleca sam minister Derschatta, o czem piszemy na innem miejscu.

Powtarzamy raz jeszcze z naciskiem, że kolejarzom nie wystarczy kilka audyencyi do roku, przedstawionych ekselencyom przez posłów od najskrajniejszych postępowych, aż do najkonserwatywniejszych odcieni.

Nie wystarczą klepania po ramieniu i najżyczliwsze uśmiechy i zapewnienia ministrów, jeżeli kolejarze równocześnie nie usłuchają najżyczliwszej i prawdziwie postępowej ich rady: »**że tylko w organizacyi zawodowej leży przyszłość kolejarzy i że ministrowie tylko żądania organizacyi uwzględniać mogą**.«

A więc nie wystarczy wołać tylko chleba! gdyż widzimy że go otrzymują tylko ci, którym przeważnie igrzysk potrzeba. Ci zaś byli zawodowo zorganizowani, teraz zaś z każdym dniem organizują się coraz silniej i odnoszą zwycięstwa, nie dopuszczając aby im doradzali drukarze, szewcy akademicy i brukoszlify.

Kolejarze! bierzcie sobie przykład z organizacyi urzędników, łączcie się zawodowo, a przekonacie się że w przeciągu roku postulaty wasze zostaną spełnione.

Łączcie się więc przedewszystkiem w krajowej zawodowej organizacyi kolejarzy »Samopomoc« w Krakowie.

My i nasi „przyjaciele".

Największem nieszczęściem kolejarzy są ich niepowołani opiekunowie z obozu socyalistycznego, którzy wprowadzili taką martwotę do naszego życia i taki zastój w dążeniach do rozwoju naszego ekonomicznego położenia, że dzisiejsi kolejarze pozbawieni są wszelkiej samodzielności w sprawach własnego zawodu, stając się bierną jakby obumarłą masą społeczną, niezdolną do żadnej inicyatywy. Do tego stanu rzeczy doprowadzeni zostali kolejarze przez socyalistyczne ogłupianie zachwalające i gloryfikujące bez przerwy swą rzekomą wielkość, uprawiając przytem bezwstydny kult narzuconych nam przez siebie fetyszów, stanowiących spółkę zwaną *Centralą* organizacyi, a rozdrapującą między siebie krwawicę kolejarzy wyłganą na nich obiecankami poprawy ich bytu Jest to spółka złożona z kilku oszustów, wypłacająca sobie gaże i dyety w wysokości równającej się pensyom dyrektorów kolejowych, dająca w zamian kolejarzom po latach 15 kompletne zero i najzupełniejsze ogłupienie tychże, o jakiem na wstępie była mowa.

(Gdy kolejarz żąda wsparcia albo obrony prawnej, to nie ma na to funduszów. Spółka ta jednakże w r 1903 pożyczyła Daszyńskiemu 15.000 koron na założenie drukarni Teodorczuka Były więc pieniądze na przedsiębiorstwo, jakby na bankructwo obliczone, kolejarzy jednak napędzonych ze służby za agitacye socyalistyczne, odsyłano po wsparcie do policyi!)

Wskutek tego ogłupiającego systemu, kolejarze — a szczególnie kolejarze w Galicyi — zostali doprowadzeni do bierności równającej się niemal letargowi. Jest to stan zupełnej bezmyślności i znieczulenie wszelkiej zdolności do

wydawania samodzielnego sądu choćby w najbłachszej sprawie. Jest to opuszczanie się na coś co wcale nie istnieje w znaczeniu siły wpływającej dodatnio i przełomowo na warunki naszego bytu ekonomicznego. N. p. warsztatowcy, stojący obecnie jeszcze w gorszych warunkach, aniżeli ich pozostawił były minister Biliński, a z których prawie wyłącznie składa się organizacya Kaczanowskiego — są do tego stopnia otumanieni i oślepieni, że nie mogą dojrzeć nawet najniezdarniejszych oszustw i dziecinnych *hokuspokus* jakiemi socyalistyczni towarzysze mydlą im oczy. Kategorya ta wiecznie na miejscu stoi, a mimo to prawi się jej najniezgrabniejsze baśnie o jakichś zwycięstwach, o jakiejś potędze, o jakiejś władzy przed którą korzy się rzekomo rząd, prosząc pokornie o postulaty personalu. Banalne te głupstwa rozśmieszające każdego rozumnego człowieka, wypowiada się i pisze nawet z powagą prawd i niewzruszonych dogmatów.

Wobec tego nie należy się dziwić, że z takim zahukanym i ogłupionym personalem nikt się nie liczy. Personal taki bowiem oprócz zdolności do rozbicia jakiegoś zgromadzenia, albo wybicia kilku szyb w pracowniach lub w urzędach kolejowych, nie jest zdolnym do podjęcia poważniejszej akcyi, której też prowodyrzy wcale sobie nie życzą, udowodniwszy to 14-letnią bezczynnością i przeszkadzaniem, gaszeniem i rozbijaniem wszystkich obstrukcyi kolejarzy. Pierwszą śmielszą walkę, podjętą przed rokiem przez czeskich kolejarzy doprowadzono do śmiesznego absurdum, którego następstwem jest to, że rząd zarobił na tem przeszło 30 nowych milionów na armaty, zaprowadzając należytości stacyjne pod pozorem poprawy bytu kolejarzy

Czy to są zdobycze 14-letniej socyalistycznej organizacyi? Czy to są owe zwycięstwa, o których piszą ich organa?

Prowodyrzy boją się jednak krytyki swego postępowania i wiedzą, że zasób argumentów na obronę tyloletnich oszustw jest tak mały, że nie wytrzyma nawet słabszych ataków na ich budowę. Dla tego nigdzie nie dopuszczają oni do głosu kolejarzy, jak to n p miało miejsce z p. Etgensem w Krakowie albo z p Krzysztofowiczem we Lwowie, o czem w następnym numerze obszernej napiszemy.

Znowu katastrofy kolejowe.

Stacya Lwów pod »energiczną« opieką takiego Dubskiego jest widownią najczęstszych katastrof kolejowych, pochłaniających miliony zapracowane w pocie czoła przez ludzi, których prześladuje taki Dubski bezrozumnie, a mimo to pozostaje na stanowisku, na którem przydałby się nie *Komisknopf* ale inteligentny urzędnik, świadomy swoich obowiązków i wielkiej połączonej z temże odpowiedzialności. My zawsze powtarzamy i będziemy powtarzać że p. Rybicki dobry człowiek, tylko jeszcze takich Dubskich powinienby przepędzić gdzie pieprz rośnie.

C. k dyrekcya kolei państwowych we Lwowie wysłała następujący komunikat do pism codziennych o katastrofie z dnia 15 grudnia ubiegłego roku:

»Na pociąg pospieszno-towarowy nr. 63, stojący przed tarczą wjazdową do stacyi we Lwowie, najechał pociąg osobowy nr 11, skutkiem czego nastąpiło lekkie zderzerzenie. Z powodu gęstej mgły, która zasłaniała widok, maszyniści prowadzący pociąg osobowy, spostrzegli dopiero w ostatniej chwili stojący pociąg towarowy i nie zdołali na czas zatrzymać pociągu osobowego. Wozy pociągu osobowego nie doznały uszkodzeń. Mimo tego 5 podróżnych doznało lekkich obrażeń przez spadające kuferki, podczas gdy ze sl żby kolejowej jeden funkcyonaryusz doznał lekkiego uszkodzenia. Z pociągu towarowego dwa wozy, naładowane węglem, zostały wyrzucone z toru. Zarząd stacyi wysłał natychmiast na miejsce wypadku pociąg ratunkowy, który pasażerów pociągu nr 11 przywiózł do hali dworca głównego, gdzie lekarze kolejowi udzielili uszkodzonym podróżnym pomocy. Wszyscy podróżni oddalili się z dworca i żaden z nich nie pozostał pod opieką lekarską. Komisya wydelegowana przez dyrekcyę, prowadzi śledztwo w celu skonstatowania przyczyny wypadku i ewentualnego przewinienia.«

Natomiast sprawozdawcy dzienników rzecz tę przedstawiają nieco odmiennej i w nie tak niewinnem oświetleniu jak komunikat urzędowy. Ze sprawozdań tych wynika, że katastrofa ta do większych należy, o czem każdy nabierze zresztą przekonania, porównując bezstronne fakta zebrane przez dziennikarzy na miejscu katastrofy.

Pociąg pospieszny ciężarowy nr. 63 z niewiadomych przyczyn przekroczył jazdę i przy wjeździe, niedaleko semaforu wjazdowego został dopędzony przez pociąg osobowy nr 11, zdążający z Krakowa. Wskutek tak gęstej mgły, że nic nie było widać na kilka kroków — jak twierdzi naczelnik — nastąpiło zderzenie. Dzięki temu, iż maszyniści obydwu maszyn pociągu nr. 11 dali kontraparę, — od ostatniej budki mieli sygnał wolnej jazdy — zderzenie nie było bardzo silne. Mimo to dwa wozy pociągu ciężarowego, naładowane węglem, silnie uszkodzone, a nadto lżej trzy wozy przy tym samym pociągu w pewnem oddaleniu.

Pociąg osobowy ciągnęły dwie maszyny. Na pierwszej znajdował się stacyonowany w Przemyślu maszynista Behounek, na drugiej maszynista Franc Kalkus i palacz Dyonizy Kapelan ze Lwowa. Pierwsza maszyna, wskutek zderzenia została dość znacznie uszkodzona. Nikt z tego personalu chorym sie nie zameldował.

Kierownikiem pociągu nr. 11 był starszy konduktor Benirschke ze Lwowa a prócz niego był w wozie służbowym manipulant Gött. Służbę przy pociągu pełnili konduktorzy Szygowski, Pisek i Szymański wszyscy ze Lwowa, których podano badaniu lekarskiemu. Na maszynie pociągu towarowego znajdowali się maszynista Cinar i palacz Malinowski zaś przy pociągu pełnili służbę konduktorzy Chomiak, jako kierownik, a dalej Kosikiewicz, Zrebiec, Dohnal, Szott i Truhan, wszyscy stacyonowani w Przemyślu. Wypadkowi uległ nadkonduktor pociągu osobowego Wojciech Szpada z Krakowa.

Wobec tego, że zderzenie pociągów nastąpiło wprawdzie w obrębie stacyi Lwowa, jednak o 2 kilometry od hali osobowej, a tor dojazdowy zastawiony był wykolejonymi wozami z węglami pociągu towarowego, wysłano z hali osobowej sąsiednim torem pociąg posiłkowy na miejsce wypadku, który zabrał podróżnych krakowskiego pociągu i odstawił ich pod halę na głównym dworcu osobowym.

Pociąg towarowy, na który w mgle porannej najechał pociąg osobowy nr 11, zatrzymano na stacyi, aby umożliwić wyjazd z hali pociągu błyskawicznego do Wiednia.

Na miejscu katastrofy i na dworca zgłosiło się 15 osób jako uszkodzonych, później zaś zapowiedziało uszkodzenie około 50 osób.

Ponieważ z powodu tej katastrofy wstrzymano na tej linii ruch na kilka godzin, co chwilę na dworcu kolejowym zjawiały się spłakane żony funkcyonaryuszy kolejowych, prosząc o wyjaśnienia, dlaczego mężowie ich nie wrócili. Przykre wrażenie robiła rozpacz żony jakiegoś konduktora, która spodziewała się męża o 9, a tymczasem do godz. 11 go nie było. Biedna kobiecina biegała po dworcu, pytając każdego, gdzie jej mąż. Na szczęście można jej było dać pomyślną odpowiedź, że mąż czeka gdzieś zdrów na przestrzeni na oczyszczenie toru z gruzów. Czy jednak uwierzyła i dalsze czekanie wiekiem jej się nie zdawało, niewiadomo.

Nie można również przemilczeć tego »systemu tajemniczości« w dyrekcyach kolejowych. O wydarzonej katastrofie wiedzą setki pasażerów, wiedzą naoczni świadkowie, a zarząd kolejowy usiłuje ukryć prawdę pod korcem. Czyż w ten sposób uspokaja się zaniepokojone rodziny poszkodowanych?

Przyczyna katastrofy na razie nie jest jeszcze dokładnie zbadaną. Jedni utrzymują, że maszyniści pociągu osobo-

wego pp. Behounek i Kalkus z powodu mgły nie widzieli sygnału na zatrzymanie się, drudzy zaś utrzymują, że dano im mylny sygnał. Sprawę tę wyjaśni zapewne komisya śledcza. Faktem jest jednak, że gdyby pociąg ciężarowy, nie stojący na tym samym torze, którym miał iść pociąg nr. 11, posunął się był o długość jednego wagonu naprzód nie byłoby przyszło do katastrofy. Maszyna pociągu osobowego uderzyła właśnie o ten ostatni wagon towarowy, niszcząc w zupełności dwa wagony z węglami.

Naszem zdaniem główną przyczyną katastrofy jest to, że cała stacya lwowska znachodzi się pod pantoflem i terorem Dubskiego i że wskutek tego na wjazdy i wyjazdy ze stacyi nie ma kto zważać, wszystko bowiem zajęte jest systemem postrachu i osławionej dyscypliny.

* * *

W kilka dni później nowa katastrofa miała miejsce w Podwołoczyskach, z której następujące podajemy szczegóły.

Dnia 20 bm. o godzinie 11 w nocy najechał pociąg towarowy nr 269 na maszynę przesuwającą z 13 wozami przy wjeździe do stacyi w Podwołoczyskach. Wskutek zderzenia uszkodzone zostały obie maszyny i 7 wozów z których 4 wozy wykoleiły się. Ze służby kolejowej obaj maszyniści i kierownik pociągu doznali lekkich obrażeń, prócz nich zgłosił się jako chory palacz z maszyny pociągu towarowego. Z powodu tego wypadku nie kursowały między Tarnopolem a Podwołoczyskami osobowe pociągi nr. 13 i 20 Pociągiem pospiesznym nr 4 podjęto ruch od Podwołoczysk. Dochodzenia przyczyny wypadku i ewentualnej winy są w toku.

* * *

Prawie w tym samym czasie mieliśmy jeszcze jeden wypadek kolejowy na Podzamczu, o którym następujące szczegóły doniosły pisma codzienne

Onegdaj wydarzył się wypadek wykolejenia i rozbicia wagonów na torze kolejowym, prowadzącym z Podzamcza do rzeźni miejskiej. Pociąg ciężarowy, obładowany mięsem i wołami zmierzał do rzeźni. W odległości około półtrzecia kilometra od Podzamcza, pociąg zjeżdżając w większą szybkością z góry, zdążył do miejsca, gdzie krzyżuje się tor kolejowy z drogą prywatną i tu nastąpiło wykolejenie. W jednej chwili dwa wozy, idące na przedzie pociągu (maszyna szła z tyłu), wykoleiwszy się, runęły w dwie różne strony toru i uległy natychmiastowemu rozbiciu, trzeci wóz wsparł się o gruzy, ale ocalał. Maszynista wstrzymał natychmiast pociąg, personal pociągów wypadł z wagonów. Na torze rozległ się ryk stłoczonego w rozbitych wagonach bydła, któremu musiano pospieszyć z pomocą w ten sposób że uwolniono je z uwięzi przez zupełne rozbicie ścian wagonów. Woły wyszły z katastrofy poranione, z połamanymi rogami, niektóre okulawione. Z ludzi nikt nie poniósł szwanku.

Zasądzenie złodzieja ludzkiej czci.

Mąż zaufania socyalistycznej organizacyi maszynista z Podgórza Henryk R e g u ł a, prowadził od dłuższego czasu oszczerczą agitacyę przeciw naszej zawodowej organizacyi krajowej w ten sposób, że gdzie tylko mógł czernił w najnikczemniejszy sposób naszych członków a szczególniej członków zarządu Stowarzyszenia, najspecyalniej zaś obrzucał błotem skarbnika Stowarzyszenia, kolegę Franciszka C e f a l a, rozsiewając potworne kłamstwa i potwarze, jakoby kolega Franciszek Cefal w charakterze byłego męża zaufania *Centrali* sprzeniewierzał wkładki członków, tak że pewien denuncyant, niejaki K o w a l i k nawet wskutek owych sprzeniewierzeń został wykreślony z listy członków *Centrali* (w r 1903) i wskutek tego obrony prawnej nie otrzymał, gdy go dyrekcya kolei w Krakowie jako oszusta, udającego chorobę, ze służby kolejowej napędziła

K o w a l i k przy rozprawie wyparł się pod przysięgą jakoby kolegę C e f a l a posądzał o defraudacyę wkładek i jakoby R e g u ł ę informował w sposób ubliżający Cefalowi. Natomiast Reguła upierał się przy rozprawie »że m a d o w o d y w r ę c e« jako Cefal jest defraudantem i na pierwszych dwóch rozprawach przyznawał się, że w publicznej restauracyi Rosenstocka w Krakowie w obecności wielu osób zarzucił Cefalowi w nieobecności tegoż kradzież wkładek. W sprawie tej odbyło się aż 6 terminów sądowych, z których ostatni dnia 20 grudnia b. r. zakończył się zasądzeniem Reguły na 7 dni aresztu albo 70 koron grzywny i ponoszenie koszktów sądowych w wysokości po nad 160 koron.

Listy z przestrzeni.

Stroże Biedna praczka z przedmieścia Strusiny pod Tarnowem, niejraz nałamała sobie głowy i dosyć nasłuchała się życzliwych rad od przyjaciółek i sąsiadek: jakieby tu piękne i szczęśliwe imię dać noworodkowi, którym swojego czasu obdarzyło ją błogosławieństwo boże. Myślała i rozważała biedaczka, aż nareszcie swą przyszłą pociechę nie nazwała ani Kubą, ani Wojtkiem, ani Maćkiem ani Marcinem, — jak to na Strusinie zwyczaj bywa, — ale pierając po domach i nasłuchawszy się o różnych Robertach, Bertrandach, Arturach i t. p. pogodziła się wreszcie z jednem ze skromniejszych arystokratycznych imion i pieszczoty swoje nazwała J u l i a n e m.

W samej też rzeczy lube chłopię poczęło rość na pociechę mamma, bo pasając gęsi i trzodę, niejraz z nudów otrząsało gruszki i jabłka sąsiadom, a później chodząc do szkoły zapuszczało się w zagony przedziwnie słodkiej rzepy na Szkotniku, przewodząc swoim rówieśnikom. Aż w końcu z wielką biedą przepchało się to jakoś przez seminaryum nauczycielskie, tak że dzisiaj poznajemy w niem dzisiejszego „wielkiego“ dumnego asystenta w Stróżach pana Juliana C z u p r y n ę, o którym sądząc z dumy i wyniosłości, należałoby przypuszczać, że młodzian ten światło dzienne ujrzał co najmniej w książęcej komnacie i że sławny szereg przodków zawisły na ścianach rozradował się niepospolicie tą po mieczu nowonarodzoną Czupryną.

Jednakże p. Julian Czupryna, zanim dosłużył się asystenckiej pozłoty, wpierw dłuższy czas uzbrojony w giętką czemkę, dorabiał się stanowiska, zaglądając różnym bębnom w to miejsce, skąd im nogi wyrastają.

Na szczególniejszy rodzaj powagi i służbistości nastraja się nasz Czupryna wówczas, gdy w stacyi widzi albo czuje kogoś z dyrekcyi, zresztą bowiem, gdyby cała stacya miała się zapaść, pan Czupryna zajęty jest wyłącznie tylko łapaniem i mordowaniem pcheł, zatruwających spokojny żywot ulubionego jego pieska. Dlatego zwracamy uwagę wszystkich organów dyrekcyjnych, aby się nie dali brać na kawał i do służbistości p. Czupryny nie przywiązywali większego znaczenia, gdyż całe szastanie się i rajwachowanie tego męża, jest najzwyklejszem w świecie *Augendienerei*, czyli mydleniem oczu, dla pozyskania sobie reputacyi sprężystego i czynnego urzędnika. W listopadzie ubiegłego roku pociąg Nr. 1379 prowadzony przez kierownika S z e l i ń s k i e g o nie mógł być na czas zestawiony, gdyż p. C z u p r y n a bijąc pchły nie miał czasu dopilnować zestawienia, ani też zamówić maszyny na pociąg, która w czasie przeznaczonym na odjazd ze stacyi, najspokojniej stała sobie jeszcze na kanale. Zbywszy w ten sposób swoje obowiązki urzędnika ruchu próbował potem C z u p r y n a całą winę zwalić na kierownika S z e l i ń s k i e g o.

Zdaje się, że dla czytelników „N. Kolejarza“ nie jest obojętną rzecza wiedzieć, że pan asystent Czupryna nie był jedynakiem i że tenże ma brata, który również pozostaje w Stróżach w charakterze dziennego robotnika stacyjnego, zawdzięczając widocznie to stanowisko protekcyi poczciwego Julka.

W tej kwestyi p. asystentowi nic nie mielibyśmy do zarzucenia, gdyby protegowanie jego braciszka nie odbywało się kosztem innych robotników. Trza bowiem wiedzieć że pan Julian na równi z pchłami swego faworytnego pieska, ściga wszystkich tych, którzy przyczyniają się do uszczuplenia dochodów jego bratu, robiąc mu konkurencyę w przenoszeniu pakunków przesiadającym lub wysiada-

jącym podróżnym i pobierającym z tego tytułu szóstaki. Posługacz koszarowy Jan pobierający tylko 80 centów dziennej płacy i pozostający na tem stanowisku nieprzerwanie lat 20, został przez Czuprynę ukarany 1 koroną, za to że poważył się przenieść jakiś pakuneczek podróżnemu. Dodajemy zaś że biedny Jan korzystał tylko z przywileju dawno udzielonego mu przez poprzedników obecnego naczelnika i tolerowanych nadal przez tegoż.

Taki służbista jak Czupryna sam daje atoli najgorszy przykład nieposzanowania przepisów, przemycając się na polowania wraz z psem, manewrując między wozami i po pod wozy aby nie być widzianym z peronu przez naczelnika Kowacza i dyrekcyjnika Lobensteina, jak to miało miejsce dnia 29 listopada u. r. przy pociągu Nr. 1215. Kto chce od drugich wymagać wzorowej służbistości, przedewszystkiem sam powinien tak postępować, aby na uchybieniu przepisom nawet na włos nie zostać wyłapanym. Tak i pan Czupryna jeżeli zna dobrze przepisy, to przedewszystkiem sam powinien być wzorowym tychże wykonawcą, a nie prześladować biednych ludzi, którzy nie będąc uczeni, tak dobrze jak on przepisów nie znają. Także p. Czupryna powinien był wiedzieć, że nie tylko przemycać się ale i wskakiwać do pociągów znachodzących się w ruchu jak najsurowiej jest wzbronione. Tymczasem Czupryna wraz z psem i nabitą strzelbą wskoczył wspomnianego dnia do pociągu Nr. 1215.

Jeszcze jedna jest niedogodność z powodu ulubionego psa p. Czupryny. Chodzi o to, aby tenże nie pozostawał w biurze przez cały czas urzędowania swego pana, gdyż oprócz wstrętnego widowiska iskania, reszta obecnych funkcyonaryuszów zmuszoną jest jeszcze wąchać i wdychać zanieczyszczone powietrze przez kundysa, który obżarłszy się obficie rożnych ochłapów staje się nieznośnym dodatkiem do uciążliwości służbowych.

Podgorze. *(Ogrzewalnia.)* Chłopskie przysłowie mówi: »bij babę jeśli zła, aby się naprawiła, ale bij także jeśli dobra aby się nie zepsuła«. Z kierownictwa naszej ogrzewalni nigdy nie należało kija spuścić, nigdy bowiem do dobrych nie było ono zaliczanem, lepiej zaś było tylko wówczas, gdyśmy ze stosunków tutejszych oka nie spuścili. Teraz gdy o gospodarce w tutejszej ogrzewalni milczeliśmy czas dłuższy, wszystko powróciło do dawnych nawyczek do dawnego indeferentyzmu wobec ciężkich wysiłków personalu roboczego, wykonującego właściwą służbę kolejową, a utrzymującego nie tylko nadstawników i pisarków ogrzewalnianych, ale także i złotokołnierzowych wielmożów, nie wyklucząjąc ministra kolejowych. Otóż dla tej pracującej i wszystkich utrzymującej rzeszy roboczej, nie ma wyrozumiałości nie ma serca, nie ma tego co z pominięciem nawet wszelkiej uczuciowości jest wprost nakazanem prawidłami rozumu i nowożytnych socyalnych zasad. Kierownictwo naszej ogrzewalni zdaje się kierować zasadą: wszystko gwoli nam a po nas niech djabli świat cały biorą. — *Apres nous les deluges.*

Na potępienie zasługuje szczególnie nieludzki turnus lokomotyw obrabiających jazdy do Bonarki i Skawiny. — Co było dobrem w lecie niekoniecznie musi być dobrem w zimie, a od kierownictwa ogrzewalni ma się prawo wymagać, aby i w tym kierunku kierowało sie jeżeli już nie dłuższem doświadczeniem, to przynajmniej słusznemi wskazówkami i wymaganiami personalu, czyniąc w tych sprawach odpowiednie zmiany albo wnioski do wyższej władzy.

Turnus dla Skawiny i Bonarki byłby dobrym i wygodnym ale w lecie, natomiast w zimowej porze jest on czemś jakby na umyślnie zestawionem dla torturowania personalu maszynowego. Bo pozostawanie aż przez 22 godzin na zimie, mrozie, słońcu i śniegu, to niechaj będzie jak chce, jest przecież nieludzką, barbarzyńską torturą. Zatrzymując powyższy turnus na zimę, nie zważano wcale, że w ciągu lata na około Bonarki otwarto kilka nowych zakładów fabrycznych, które trzeba teraz obsługiwać z zapotrzebowaniem większej ilości czasu i sił fizycznych personalu. Personal już w Bonarce jest zupełnie z sił wyczerpany, a tu czeka go jeszcze 13 do 14 godzin dalszej pracy z tak zwanym *szubem* do Stronia, skąd powraca się tyłem lokomotywy czyli tendrem na przodzie, pozostając wystawionym na najdokuczliwsze działanie powietrza. Droga przebyta w ten sposób jest także i nie małą, bo wynosi 29 kilometrów. Można sobie przeto wyobrazić w jak zmaltretowanym stanie wraca się do Podgórza, gdzie jeszcze czeka na nas ładowanie węgli na tender i inne drobne roboty na lokomotywie.

Trzeba sobie wyobrazić powrót ze Stronia do Podgórza przy kilkunastostopniowym mrozie, na lokomotywie jadącej tyłem, po ciężkiej pracy, wśród której człowiek broczył we własnym znoju, a teraz nagle owiewa go lodowate powietrze.

Czyż to nie gotowa ciężka choroba? — Ogrzewalnia żywiecka, dla maszyn a względnie dla personalu maszynowego w Suchy, kazała porobić odpowiednie zasłony dla ochrony przed zmianami powietrza. W Podgórzu atoli naczelnik ogrzewalni jest absolutnie niedostępnym dlatego rodzaju urządzeń, na które pozwala sobie kolega jego w Żywcu.

Przy teraźniejszym turnusie personal maszynowy nie ma ani jednej całej nocy wolnej w miesiącu. Jeżeli zaś to piszemy, to w nadziei że odnośny referent dla przekonania się o słuszności naszych żalów nie zadowolni się wglądnięciem do grafikonu, ale osobiście przekona się, jak rzecz ta w praktyce wygląda, a wówczas sam załamie ręce ze współczucia i podziwu jak dalece teorya mija się z praktyką, a rysunek z dotykalną rzeczywistością, do której wchodzą w grę takie czynniki jak kierownictwo ogrzewalni ze swoim biurokratycznym aparatem i zgrają brutalnych werkmistrzów nadstawników w rodzaju Jakubowskiego i Podgórskiego.

Sucha. Czytelnicy znają zapewne naszego naczelnika? —

Ale bo też to i naczelnik nie byle jaki, ino okaz, jakiemu najopaślejszy byk mógłby pozazdrościć wyglądu, a wszystkie dyrekcye kolejowe pozazdrościć sobie jego posiadania, aby w tych drożyźnianych czasach na wypadek narzekań kolejarzy na nędzę i biedę, — szub z nim zaraz do parlamentu na pokaz i argument na wytarcie ócz opozycyjnym posłom, na dowód jak wyglądają „stachańskie“ głodomory! — Zresztą w dzisiejszych *sparsystemowych* czasach, takim naczelnikiem jak nasz Janes możnaby obdzielić kilka sąsiadujących ze sobą stacyi, błogosławiąc przy tem rozrzutność matki natury, która w tak niedoślej chłopinie, tyle cetnarów mięsa i tłuszczu potrafiła ulokować.

O ile niezwykłą jest już fizyczna strona pana naczelnika Janesa, o tyle *ganz gemein* przedstawia się i duchowa jego połowa, znana z dzikiej, nieokiełznanej brutalności, jakiej niktby się nie spodziewał w tak ospałem i ociężałem cielsku czerpiącem zasoby do swej pełnej chwały żywotności w browarze i krajowej prepinacyi.

Janes, w przypuszczeniu że brutalność jego w obecnych warunkach ujdzie naszej baczności, wraca do dawnych barbarzyńskich obyczajów, katując robotników biciem w twarz, jak to niedawno miało miejsce z obsługiwaczem koszar, za to że mu brakło nafty do 6 lamp z powodu *sparmaisterstwa* zauszników Janesa, — dzięki czemu cała Sucha, za tanie pieniądze rzęsiście bywa iluminowaną, podczas gdy na kolei jak pokutujące grzeszne dusze płoną skromne kaganki, a Janes wali w twarz tych, którzy Bogu ducha winni, nie mogą nastarczyć wydzielonej im nafty, aby dworzec cały i koszary oświecać stosownie do potrzeby.

Razy, jakimi Janes obdziela rzekomych winowajców, mają swe źródło we własnej jego filozofii, która znachodzi także uznanie u pewnej części zdemoralizowanego tutejszego personalu zachwalającego dzikie orgie barbarzyństwa swego szefa, utrzymując: „że lepiej gdy się komuś da w mordę, aniżeli ze służby miałoby się go napędzić,« (za co? przyp. red.) lub wsypać mu jaką karę pieniężną, gdyż w ten sposób ani on, ani rodzina rzekomego winowajcy na tem nie ucierpi.“ Takie postępowanie tak etyka i taki zwyrodniały *vox populi* zasługują na bezwzględne napiętnowanie i dlatego sprawie tej pozwoliłem sobie poświęcić tych kilka wierszy, prosząc o ich zamieszczenie w »Nowym Kolejarzu«.

KRONIKA.

Nieco o wozach manipulacyjnych czyli tak zwanych pakwagonach.

Często się słyszy o służbistości, sprawności, punktualności i porządku na kolejach żelaznych, które to zalety przeszczepione niby z

wojskowej, do służby kolejowej, — instytucyi tej mają nadawać coś marsowego i militarnego. Tymczasem są to wszystko bajki i legendy prześwietny sądzie, bo kolej jeżeli coś przyswoiła sobie z wojskowości, to tylko jej brutalność, gburowatość i surowość, natomiast porządek i inne zalety wojskowe — jeżeli w ogóle o zaletach w militaryzmie da się coś powiedzieć — przy kolei absolutnie są nieznane.

Weźmy n. p. tylko nasze pakwagony. Wiele mówi się i pisze o hygienie na kolei. Więcej może aniżeli w niejednem sanatoryum. Ale tymczasem ta sama kolej z powodu największego niedbalstwa, niechlujstwa, mimo specyalnych na ten cel przeznaczonych sił i kredytów jest największym rozsadnikiem niezliczonych chorób, o czem piszemy wiecznie wspominając o koszarach dla personalu, a obecnie dołączając do tej kwestyi jeszcze pakwagony. Taki woz manipulacyjny ileż to do roku przewiezie wiktuałów a szczególnie mięsa, drobiu i dziczyzny, których resztkami i krwią taki pakwagon nie byle jak ale porządnie zostaje zanieczyszczony. Resztki te ulegają gniciu a rozkładając się dostają się do pakunków przewozonych kolejami, lepnąc do kufrów, tłómoków pościeli, sprzętów domowych i wiktuałów. Pakwagony takie prawie nigdy nie bywają czyszczone, myte ani desinfekcyonowane. Powtarzamy nigdy! Gdyż ta powierzchowna robota jaką wykonuje się w końcowych stacyach, nie może być uważaną ani za mycie, ani ścieranie a co najmniej nie może być uważaną za desinfekcyę wagonu.

Tam gdzie z łopatą należałoby przyjść, aby wyskrobać całe warstwy gnijącego plugastwa, — raz na kilka miesięcy zjawia się robotnik z miotłą, którą podrapie po wierzchu zwilżoną cokolwiek skorupę, nieraz kilku calowej grubości.

W takich wozach muszą urzędować manipulanci i konduktorzy pakunkowi, wobec których dopiero zaczyna się występować militarnie z gniewem, karnością, dyscypliną i róznemi pogróżkami, gdy zwracają oni uwagę przełożonych organów na te smutne fakta, zagrażające szerokiej publiczności morowem powietrzem zarazą i rozwleczeniem tychże.

Szczególną niechlujnością odznaczają się wagony przynależne do stacyi krakowskiej, albo które podczas postoju mają byc tutaj odczyszczone. Ze względu że sprawa ta ma ogólniejsze nieco znaczenie i że wkroczenie w tę sprawę leży w interesie szerszej publiczności, mamy nadzieję, że z powyższych względów kompetentne organy kolejowe zajmą się nią energicznie, aby położyć kres rozwłóczeniu zarazków chorobliwych przez przedsiębiorstwo kolejowe.

Ładny inwentarz odbiera kolej państwowa w osobach niektórych funkcyonaryuszów byłej kolei północnej. Dowiadujemy się n. p. że po niedawnym pożarze przy ulicy Warszawskiej niektóre nadpalone towary sprzedano w drodze licytacyjnej.

Przy tej okazyi sprzedano na licytacyi także dwa wagony przez ogień nietkniętych prawie otrąb, których wartość handlowa wynosić miała około 2000 koron. Za otręby te w odnośnych aktach jako cena kupna licytacyjnego ma figurować tylko 90 koron, podczas gdy nabywca tychże utrzymuje że zapłacił za nie 475 koron. Rzecz jasna że takie pomyłki nie będą mogły tak łatwo przydarzać się przy kolei państwowej. Jeżeli to są przywileje i nabyte prawa pewnych funkcyonaryuszów, to nie dziwimy się bynajmniej, że im tak trudno przychodzi rozstać się z prywatnym charakterem kolei północnej.

Znowu żalą się na koszary konduktorskie w Zagorzu, przyczem całą winę zwalają na kancelistę M i g a c z a, byłego zawiadawcę tychże koszar, a którego od zawiadowstwa usunięto z powodu niesłychanych nieporządków, jakie za rządów jego nieustannie miały miejsca.

Migacz nie mogąc odżałować dochodów jakie miał z tej obsługi, stara się o nieporządki w koszarach, aby zdyskredytować gospodarkę swego następcy, a powtóre z tych nieporządków jeszcze ciągnie znaczne korzyści, naczem cierpią noclegujący tutaj konduktorzy. Przedewszystkiem w interesie schludności i porządku koszarowego koniecznem jest, aby Migacz wyprowadził się z ubikacyi przylegającej do koszar, a za którą nic nie płaci i która bardzo dobrze się przyda na rozszerzenie koszar konduktorskich. Migaczowi jako podurzędnikowi, nie ma odwagi oprzeć się obecna posługaczka, której mąż jest tylko lampistą. Dlatego też mieszkanie zajmowane przez Migacza umeblowane jest sprzętami wyłącznie koszarowemi, począwszy od poduszki sienników, materaców, kołder, koców i prześcieradeł, a skończywszy na krzesłach, stołach i wieszadłach. Koce czyste są najpierw rozścielone przez dłuższy czas na podłodze u Migacza, potem niewytrzepane i wydeptane zabłoconem obuwiem i plwocinami wędrują na przykrycie konduktorów. Tak samo ma się rzecz z prześcieradłami i poszewkami, najpierw przez jaki tydzień wyleży się i wypoci na nich Migacz i jego służąca, aż potem dopiero podściela się ich konduktorom.

Ścierek w koszarach nie uświadczy ani na lekarstwo, podczas gdy wiadomo nam, że niedawno jeszcze magazyn był obficie w nie zaopatrzony. Migacz raz już musi się wyforować z koszar, bo nawet piwnicę przeznaczoną na węgle do koszar, zaokupował Migacz dla swego użytku, podczas gdy węgle opałowe do koszar znosi się wprost z figury wraz ze śniegiem i błotem, zanieczyszczając tymi dodatkami koszary. Odnosimy się przeto do kompetentnych czynników z prośbą, aby wypoczynek nasz w Zagórzu nie był alterowany wyzyskiem i niechlujnością Migacza.

Dziwnego rodzaju nabożeństwo kultywuje c. k. dyrekcya kolejowa odnośnie co do niektórych protegowanych przyjemniaszków, dla których najwłaściwszem miejscem byłby ś. Michał albo Wiśnicz. Za bagatelne nieraz przekroczenie p. H o r o s z k i e w i c z po pół roku trzymał ludzi w suspendacyi sprzecznej z postanowieniem § 123 pragmatyki. Natomiast dziwna rzecz że sprawy takiego J a w o r s k i e g o z Nowego Targu, albo M o s e s a i K w i e c i ń s k i e g o z Żywca ucichły zupełnie i nic nie słychać jakoby c. k. dyrekcya zamierzała ukarać ich dyscyplinarnie za różnego rodzaju łajdactwa, którym w swoim czasie poświęcaliśmy całe kolumny w naszem piśmie. Przeciwnie ludzi tych obdarza się awansami, remuneracyami i innemi beneficyami. Podczas pewnej rozprawy sądowej o obrazę czci prowadzonej tegc roku w Żywcu, reprezentant dyrekcyi zapytany przez sędziego, azal Moses faktycznie ma wytoczoną dyscyplinarkę, tenże oświadczył uroczyście, że w samej rzeczy przeciw Mosesowi wytoczono śledztwo dyscyplinarne, tymczasem po dziś dzień sprawa ta gdzieś ugrzęsła, podobnie jak i sprawa Jaworskiego z Nowego Targu i nic o niej do tego stopnia nie słychać, jak gdyby łajdactwa tych przyjemniaszków dawno już zatuszowano?

Czy w samej rzeczy Jaworski, Moses i Kwieciński nie są winnymi?

Bartek socyalik.

Nieraz u Siapsi prawde mawiał towarzysz Wicek: »Pamintaj panie Bartek« — gwarzył, — że koruna menczyńska cie nie minie, — jako że kużdy kławy towarzysz aby otrzymać mindzynarudowy chrzest, wcześni czy puźni do miecha dostać sie musi. — O Wicku, Wicku psiokrew! Świnte proroczc twoje słowa. — Bo oto i ja przez onygo Cyfala psiokrew, com go kuli naszej świntej mindzynarudowej idei psiokrew chciał zrobić doliniarzem — otrzymałem i menczyńską korunę psiokrew — niby owe 7 dni ula — i miendzynarudowy chrzest czyli oną kozę psiokrew, co to dla kużdego mindzynarudowego towarzysza tak długo bendzie najwinkszom chwałom, dopuki sendziami nie bendziem my.

Towarzysz F e r d y k pocieszał mnie strapiunego, że winksze jeszcze menczyństwa wyterminuwał w garnizonie towarzysz C h o j n i c k i i że Z i l i ń s k i był już jednom nogom na Wiśniczu bez one zwarowane brylanty, co to je chował u siebie i że przez to są oni i tak zacne i poważane towarzysze, kuli którym Ignac nie jadł podwieczorku z onym *Zedrzyjportkiem* czy *Drzyjszatą*, co to po Ignacu psiokrew, jest najbardzij pyskatym towarzyszem kolejowym i co ino ma boja przed towarzyszem T o m s c h i k i e m i towarzyszem K a c z a n o w s k i m — Ten *Zedrzyjpysk* psiokrew ma przed naszemi towarzyszami winkszygo boja, aniżeli psiokrew towarzysz S z p u ł a przed onym psiokrew *Naprzodem*, co to nagrypsoł żeby każdy widzioł i czytoł że na zgromadzeniu w naszym Podgórzu przewodniczyl psiokrew towarzysz — O, towarzysz? — Szpuła. I w samej rzeczy że bez to miał się czym zgryść ten mientoła, gdy sie rozważy jako że psiokrew *Naprzód* ni mioł nic lepszygo do roboty, jak takiego żgaca *ad hoc* mianować towarzyszem bez aklamacyom.

Bo co pomyśli sobie o nim psiokrew Sokół w Podgórzu? — Jakie pomyślinie bendzie mioł teraz o nim pan Horoszkiewicz? — Jako że Szpuła do poluneza w Sokole miał mu zaprezentyrować morowom drapache w pirszom pare. — Co sobie pomyśli P u z y n a czytając; *towarzysz* Szpuła? — Co pomyśli pon G ö t z okocimski, który na te

hopki zwykł darować psiokrew zawsze kilka wiader browaru? — Co pomyśli sobie Badzioch, którygo szynką Szpuła nadziwoł burżujów psiokrew kantyny? Co w końcu pomyśli sobie teraz sam towarzysz Szpuła, ktory zawdy ciężkie hopy z tego jenteresu wsuwał sobie do doliny?

Jak widzicie towarzysze, tak z tygo mygo ryfyratu wielkie som kwestye, o których teraz nie mam czasu gwarzyć, jako że mi sie psiokrew spieszy na ów mindzynarudowy chrzest do ula.

Ale po moim powrocie gdy zejdziemy się u Siapsi albo na Kapelance, to pogwarzymy sobie śmieli, a ja zaś na wzór towarzysza Wicka dam sobie zrobić fotografijom do »Nowego Kolejarza«, aby mindzynarudowy naród, wszystkie skisie, żgoce, miętoły i bachowczyki psiokrew znały jakom facyatę ma wasz ryferent z Podgórza czyli wasz syrdeczny przyjaciel *Bartek z Niepołomic Bzduła.*

Odpowiedzi redakcyi.

P.... A.... w Stryju. Dyrekcye kolejowe obowiązane są prowadzić wywiady w kierunku nieposzlakowanej przeszłości funkcyonaryusza podanego do stabilizacyi. W tym celu wydają one następujące odezwy:

N. p. „C. k. dyrekcya kolei państwowych w Krakowie.

L. cz. 871. Kraków dnia 5. I. 1907.

Do c. k. Prokuratoryi Państwa w Tarnopolu.

N. Starzyk, stara stę o stałą posadę przy c. k. kolei państ. Podpisana dyrekcya uprasza przeto o jak najrychlejsze powiadomienie, czy według tamtejszych rejestrów karnych, w myśl rozporządzenia Ministerstwa sprawiedliwości z dnia 5 maja 1897 r. L. 114 Dz. u. p. XLIII prowadzonych, wspomniany kandydat nie był tamże karany, a w danym razie uprasza się o udzielenie odnośnych aktów do przeglądnięcia.

R. K. Podgórze. Z braku miejsca w następnym numerze.

KOMUNIKATY.

Zarząd
Krajowej organizacyi kolejarzy
„SAMOPOMOC"
W KRAKOWIE.

przyjmuje członków na następujących warunkach:

wpisowe 50 halerzy — wkładki miesięczne 1 korona.

Każdy z członków otrzyma 2 razy w miesiącu czasopismo zawodowe „*Nowy Kolejarz*" bez osobnej dopłaty.

Po upływie 3-miesięcznego uczestnictwa, każdy z członków ma prawo żądać od Stowarzyszenia pokrycia kosztów obrony prawnej w sprawach wynikłych ze stosunku zawodowego.

Członkowie którzy w sposób nie pozbawiający ich czci, środków do egzystencyi pozbawieni zostali, otrzymają jednorazową zapomogę w trzykrotnej wysokości włożonych przez nich wkładek, najmniej jednakże 20 koron.

Inne bliższe postanowienia zawierają statuty Stowarzyszenia, które po złożeniu wpisowego członkom doręczone zostają.

Stowarzyszeniem zawiaduje Zarząd złożony z samych kolejarzy.

Zgłoszenia przystąpienia należy adresować: »Samopomoc«, Kraków, Plac Szczepański L. 7.

Kolegów którzy pobrali instrukcye Nr. XX, XXIII i Poradniki prawnicze do rozsprzedaży, lub własnego użytku, uprasza się o nadesłanie resztujących należytości, a względnie o zwrot nierozsprzedanych egzemplarzy celem ostatecznego zamknięcia porachunków.

Administracya «Nowego Kolejarza».

Ze względu na kończący się rok kalendarzowy podpisany zarząd uprasza wszystkich członków zalegających z wkładkami o wyrównanie zaległości w własnym interesie jak i w celu uregulowania zobowiązań Stowarzyszenia które stanowią poważne cyfry ze względu na liczne wypadki obrony prawnej i wydatki agitacyjne. Zresztą porządek rzeczy i zamknięcie rachunków wymaga uporządkowania sprawy, którą usilnie polecamy wszystkim P. T. Kolegom.

Zarząd „Galic. Stow. obrony prawnej: Samopomoc

Wydawca: Tomasz Tokarz. — Odpowiedzialny redaktor W.: Bachowski. Drukiem S. L. Deutschera w Podgórzu.